വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ കരാർ

12 (*162) പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ് :
ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ :
ഡോ. ടി.എം. തോമസ് ഐസക് :
ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ കരാറിലെ വിശദാംശം വെളിപ്പെടുത്തുമോ ; സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ദീർഘകാല താൽപര്യം സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പര്യാപ്തമാണോ എന്ന് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ ;

(ബി) അന്താരാഷ്ട്ര കപ്പൽ പാതയിൽനിന്ന് ഏതാനും കിലോമീറ്റർ മാത്രം അകലെയുള്ള പ്രകൃതിദത്തമായ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്ക് എഴുപത് ശതമാനത്തിലധികം ആഴവും കേന്ദ്ര - സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ നിക്ഷേപിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ, കരാർ വ്യവസ്ഥകൾ പൊതു താൽപര്യത്തിന് ഗുണകരമാണോ എന്നും കരാറിനെ തുടർന്നുള്ള ആക്ഷേപങ്ങളും പരിശോധിക്കുകയുണ്ടായോ?

മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ബാബു):

(എ) വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനും നടത്തിപ്പിനുമായുള്ള കൺസഷൻ കരാർ സംസ്ഥാന സർക്കാർ 2015 ആഗസ്റ്റ് മാസം 17-ാം തീയതി ഒപ്പുവച്ചു. സുതാര്യമായ രണ്ടുഘട്ട തെരഞ്ഞെടുപ്പ് പ്രക്രിയയിലൂടെ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ബിഡ്ഡർ ആയ അദാനി പോർട്ട്സ് & സ്പെഷ്യൽ ഇക്കണോമിക് സോൺ പദ്ധതിക്കായി രൂപീകരിച്ച പ്രത്യേക ഉദ്ദേശ കമ്പനിയായ അദാനി വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡുമായാണ് കരാർ ഒപ്പുവച്ചത്. 300-ാളം പേജുകളുള്ള ഈ കരാർ പൂർണ്ണരൂപത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ കമ്പനിയുടെ വെബ്സൈറ്റിൽ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര ആസൂത്രണ കമ്മീഷൻ തയ്യാറാക്കിയ സംസ്ഥാന തുറമുഖങ്ങൾക്കായുള്ള മാതൃക കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റ് പ്രകാരമാണ് ഈ പദ്ധതിക്കായുള്ള കൺസഷൻ കരാർ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. കരാറിലെ ചില മുഖ്യ വ്യവസ്ഥകൾ താഴെ പറയുന്നവയാണ്:

കരാർ കാലാവധി :

40 വർഷമാണ് കരാർ കാലാവധി. ഇതിൽ നാല് വർഷം നിർമ്മാണ കാലാവധിയും ഉൾപ്പെടും. കൺസഷനയർ സ്വന്തം ചെലവിൽ തുടർഘട്ട നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കരാറിനനുസൃതമായി നടത്തുകയാണെങ്കിൽ മാത്രം 20 വർഷം കൂടി നീട്ടി നൽകുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കരാർ തുകയും സഹായധനവും :

കരാർ പ്രകാരം വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയിൽ തുറമുഖത്തിന് മാത്രമായുള്ള ആകെ തുക 5552 കോടി രൂപയാണ്. ഇതിൽ 4089 കോടി രൂപ പി.പി.പി. ഘടകവും 1463 കോടി രൂപ സർക്കാർ ചെലവിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന ഫണ്ടഡ് വർക്കായ ബ്രേക്ക്വാട്ടറിന്റെ തുകയുമാണ്.

പി.പി.പി. ഘടകത്തിൽ സ്വകാര്യ പങ്കാളിക്ക് 40% സഹായ ധനത്തിന് അർഹതയുണ്ട്. ബിഡ്ഡർ ആവശ്യപ്പെട്ട സഹായധനം 1635 കോടി രൂപയാണ്. ഇതിൽ പി.പി.പി. ഘടകത്തിന്റെ 30% സഹായധനം 1226.7 കോടി രൂപ "Equity Support" ആയി നിർമ്മാണ ഘട്ടത്തിലും 408.3 കോടി രൂപ "O&M Support" ആയി നടത്തിപ്പു കാലയളവിലും സ്വകാര്യ പങ്കാളിക്ക് നൽകേണ്ടതാണ്.

കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിർമ്മാണ കാലയളവിൽ 817.8 കോടി രൂപ ചെലവ് സഹായധനമായി നൽകും (പി.പി.പി. ഘടകത്തിന്റെ 20%)

സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിർമ്മാണ കാലയളവിൽ 1463 കോടി രൂപയുടെ ഫണ്ടഡ് വർക്കിന്റെ ചെലവ് വഹിക്കും. ഒപ്പം 408.9 കോടി രൂപ ചെലവ് സഹായധനമായി (പി.പി.പി. ഘടകത്തിന്റെ 10%) നൽകും. നിർമ്മാണ കാലയളവിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ചെലവ് 1871.9 കോടി രൂപയാണ്. (1463+408.9)

സംസ്ഥാന സർക്കാർ നടത്തിപ്പു കാലയളവിൽ 408.3 കോടി രൂപ സഹായധനമായി നൽകും.

വരുമാന വിഹിതം :

തുറമുഖ നടത്തിപ്പിന്റെ പതിനഞ്ചാം വർഷം മുതൽ (കരാറിന്റെ പത്തൊമ്പതാം വർഷം) സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് തുറമുഖത്തിന്റെ നടത്തിപ്പിൽ നിന്നുള്ള വരുമാനത്തിന്റെ വിഹിതം ലഭിച്ചുതുടങ്ങും. ഇരുപതാം വർഷം ഈ വിഹിതം ഒരു ശതമാനവും പിന്നീടുള്ള ഓരോ വർഷവും ഒരു ശതമാനം വീതം കൂടി കരാർ കാലാവധി പൂർത്തിയാകുന്ന നാൽപ്പതാം വർഷം ഇരുപത്തി ഒന്ന് ശതമാനം വരെ ഉയരും.

തുറമുഖേതര പ്രവർത്തനങ്ങളായ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് ഡെവലപ്മെന്റിന്റെ ആകെ വരുമാനത്തിന്റെ 10% തുറമുഖ നടത്തിപ്പിന്റെ ഏഴാം വർഷം മുതൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ലഭിക്കും.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മറ്റ് വ്യവസ്ഥകൾ

പൊതു/സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തിൽ വികസിപ്പിക്കുന്ന ഈ പദ്ധതിയിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താൽപര്യം സംരക്ഷിക്കുവാൻ നിരവധി വ്യവസ്ഥകളുണ്ട്. അവയിൽ ചിലത് താഴെ പറയുന്നു:

- കർശനമായ നിബന്ധനകൾക്ക് അനുസൃതമായി മാത്രമാണ് സഹായധനം നൽകുന്നത്. കൺസഷനയർ സ്വന്തം മുതൽമുടക്ക് പൂർണ്ണമായി വിനിയോഗിച്ചതിനുശേഷംമാത്രമേ സഹായധനം നൽകുകയുള്ളൂ.
- കരാർ പ്രകാരമുള്ള എല്ലാ സാമ്പത്തിക ക്രയവിക്രയങ്ങളും ഒരു എസ്ക്രോ അക്കൗണ്ടിനും എസ്ക്രോ എഗ്രിമെന്റിനും അനുസൃതമായിരിക്കും.
- നിർമ്മാണ നിർവ്വഹണ മേൽനോട്ടത്തിനായി ഒരു സ്വതന്ത്ര ഏജൻസി (Independent Engineer) ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്.
- കണക്കുകൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനായി ഓഡിറ്റർ പാനൽ സർക്കാർ തയ്യാറാക്കുന്നതാണ്. സ്വതന്ത്ര ഓഡിറ്റിംഗ് (Concurrent) സർക്കാരിനും നടത്താം.
- നിർമ്മാണം കർശനമായും സർക്കാർ നിഷ്കർഷിക്കുന്ന Manual of Specification and Standards പ്രകാരമായിരിക്കും.

(ബി) വലിയ വികസന കാലാവധി (Long Gestation period) വേണ്ടിവരുന്ന അടിസ്ഥാന സൗകര്യ പദ്ധതികളിൽ പലതും അവയ്ക്ക് ലഭിക്കാവുന്ന വരുമാനത്തിന്റെ പരിധിമൂലവും പരിമിതിമൂലവും കേവലം സാമ്പത്തികമായി നിലനിൽക്കാൻ കഴിവില്ലാത്തവയാണ്. (Financially unviable)

നിലവിൽ ഇന്ത്യൻ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റിന്റെ സിംഹഭാഗവും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത് സിംഗപ്പൂർ, സലാല, ദുബായ്, കൊളംബോ എന്നീ തുറമുഖങ്ങളാണ്. കഴിഞ്ഞ ദശകത്തിൽ ചൈനയുടെ സാമ്പത്തിക സഹായത്തോടെ ശ്രീലങ്ക കൊളംബോ, ഹമ്പൻ ടോട്ട എന്നീ തുറമുഖങ്ങളുടെ കണ്ടെയ്നർശേഷി ഗണ്യമായി വർദ്ധിപ്പിച്ചു. ശക്തമായ മൽസരത്താൽ നിയന്ത്രിതമായ ഷിപ്പിംഗ് വ്യവസായത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന് ചരക്കുകപ്പലുകളെ ആകർഷിക്കാൻ മറ്റ് തുറമുഖങ്ങളിലുള്ളതിനേക്കാൾ നിരക്കിൽ ഇളവുകൾ നൽകേണ്ടത് അനിവാര്യമാണ്. ഇതുമൂലമാണ് പദ്ധതിയുടെ സാമ്പത്തിക സാധ്യത താഴ്ന്നതും സഹായധനം ആവശ്യമായിവരുന്നതും. ഇത് 2010-ലെ ഉപദേശകരായ ഐ.എഫ്.സി. തയ്യാറാക്കിയ "Strategic Option Report" ലും വിശദമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അത് സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. തുറമുഖത്തിന്റെ ആദ്യഘട്ടങ്ങളിൽ ബാഹ്യ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ വികസനത്തിന് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ മുതൽമുടക്ക് അനിവാര്യമാണെന്നും പി.പി.പി. ഘടകങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനും നടത്തിപ്പിനും സഹായധനം വേണ്ടിവരുമെന്നും ഐ.എഫ്.സി. റിപ്പോർട്ട് പറയുന്നുണ്ട്. 2010-ൽ ഐ.എഫ്.സി. നിർദ്ദേശിച്ചതും അന്ന് സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചതുമായ റിപ്പോർട്ടിൽ ഭൂരിപക്ഷ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളും സർക്കാർ ചെലവിൽ നടത്തണമെന്നും, സ്വകാര്യ പങ്കാളി ഏറ്റെടുക്കുന്ന തുറമുഖ നടത്തിപ്പ് ഉൾപ്പെടെ ചെലവിടുന്ന 970 കോടി രൂപയ്ക്ക് ഗ്രാന്റ് നൽകണമെന്നും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. വരുമാന വിഹിതവും ഉണ്ടാവില്ല. ഈ മോഡൽ, വിപണിയിൽ പരീക്ഷിച്ചതാണ്. അതിൽ ക്വോട്ട് ചെയ്ത വെൽസ്പൺ കമ്പനി അവർ ചെലവാക്കേണ്ട 970 കോടി രൂപയിൽ 479.54 കോടി രൂപ ഗ്രാന്റാണ് സർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടത്. വരുമാന വിഹിതവും ഉണ്ടായില്ല.

സർക്കാർ ചെലവാക്കുന്ന തുകയ്ക്ക് സർക്കാരിന് ലഭിക്കുന്ന മറ്റ് സാമ്പത്തിക നേട്ടങ്ങൾ വിശകലനം ചെയ്താൽ അതായത് ഒരു Social Cost Benefit Analysis നടത്തിയാൽ ഈ മുതൽ മുടക്കിന് 12 ശതമാനത്തിൽ കൂടുതൽ Economic Rate of Return (ERR) നൽകുന്നുണ്ടെന്ന് തുറമുഖ കമ്പനി നടത്തിയ പഠനങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നുണ്ട്.

മേൽപ്പറഞ്ഞ കാരണങ്ങളാൽ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള ഗണ്യമായ സാമ്പത്തിക സഹായത്തോടെമാത്രമേ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി സാധ്യമാവുകയുള്ളുവെങ്കിലും നിലവിലുള്ള പദ്ധതി ഘടനയും കരാറും പൊതുതാൽപര്യത്തിന് ഗുണകരമാണ്. ഇതിനുമുമ്പ് IFC വിഭാവനം ചെയ്ത മാതൃകയിൽ 85 ശതമാനത്തിലധികം സർക്കാർ മുതൽ മുടക്കുണ്ടായിട്ടും വരുമാന വിഹിതം ഇല്ലായിരുന്നു. അതുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ നിലവിലുള്ള മാതൃകയിൽ സർക്കാർ മുതൽ മുടക്ക് ഗണ്യമായി കുറച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും വരുമാന വിഹിതം ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് വിഭാവനംചെയ്ത മാതൃകയുമായി തുലനം ചെയ്താൽ ഈ കരാർ പല മടങ്ങ് പൊതുതാൽപര്യത്തിന് ഗുണകരമാണ്.

കരാർ സംബന്ധിച്ച് നിരവധി ആക്ഷേപങ്ങൾ സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അവയിൽ മിക്കതും പദ്ധതി ഘടനയോ കരാറോ പൂർണ്ണമായി പഠിക്കാതെയുള്ള ആക്ഷേപങ്ങളായിരുന്നു. ആക്ഷേപങ്ങൾക്കും സംശയങ്ങൾക്കും മറുപടിയും വിശദീകരണവും നൽകുവാൻ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ ഒരു സർവ്വകക്ഷി യോഗം 2015 ജൂൺ മാസം 3-ാം തീയതിയിൽ നടക്കുകയുണ്ടായി. പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ ആക്ഷേപങ്ങളും ദൂരീകരിക്കാൻ എല്ലാ പ്രധാനപ്പെട്ടരേഖകളും തുറമുഖ കമ്പനിയുടെ വെബ്സൈറ്റിൽ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.